

нящиеся в ведомственном архиве ИЦ ГУВД по Свердловской области. Документы до сих пор засекречены, они представлены фондом приказов по Североуральскому лагерю № 0305. Сведения Нижнетагильскому спецлагерю НКВД № 153, в котором находился контингент окруженцев и репатриантов, хранятся в спецфондах ГАРФа, частично – в Центре документации общественных организаций Свердловской области (ЦДО-ОСО) и в Отделе по делам архивов администрации г. Нижний Тагил (ОДА АНТ), где собраны документы треста «Тагилстрой» и «Базстрой» НКВД СССР. Личные дела освобожденных с территории, оккупировавшей врагом, граждан, окруженцев и репатриантов, осужденных по ст. 58 УК РСФСР и содержащихся в Тагиллаге и Богословлаге, хранятся в Муниципальном архиве социально правовых документов в г. Нижний Тагил.

Отдельно идут данные о численности, размещении, трудоустройстве, бытовых и материальных условиях в местах размещения репатриантов из Китая. Информация о них находится в фондах Государственного архива Свердловской области, и в некоторой степени дублирует сведения, содержащиеся в РГАЭ, но приведена более полно. Все эти сведения в фонде Переселенческого отдела при Свердловском облисполкоме. Таким образом, существующая источниковая база позволяет достаточно полно и всесторонне исследовать проблему репатриации на Урал, состав, размещение, трудоустройство и материально-бытовые условия их проживания.

*Воронина Н.В.  
(Санкт-Петербург)*

## **ПРОБЛЕМЫ РЕНОВАЦИИ ЗАСТРОЙКИ «АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЕЙ» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

Территории в устье Невы исторически использовались под судостроительные предприятия. В настоящее время здесь расположены Балтийский и Адмиралтейский заводы.

В юго-западной оконечности Васильевского острова сконцентрировано большое количество промышленных предприятий, наиболее крупное из них – Балтийский судостроительный завод. На его территории расположены многочисленные большепролетные мастерские, построенные в конце XIX – начале XX вв. Наряду с портовыми кранами этот

промышленный комплекс формирует панораму устья Невы и придает ему значение «морских ворот» Северной столицы.

Идеи создания единой концепции реновации территории по двум берегам реки не получила развития в силу многих причин социально-экономического характера. Наиболее реальной на сегодняшний день представляется реновация территории «Адмиралтейских Верфей» — одного из старейших петербургских заводов, где сохранились большепролетные эллинги и мастерские, административные здания, котельные, электростанции, впечатляющие своей величием и богатством архитектурных решений. Завод расположен на пяти площадках, разделенных водными протоками и связанных мостами, на островах Ново-Адмиралтейский, Матисов, Галерный. К «Верфям» примыкает Санкт-Петербургский порт, ряд промышленных объектов и жилые кварталы.

История верфи уходит корнями в петровское время. С 1713 г. на Ново-Адмиралтейском острове начато строительство галер, а в 1800 г. здесь были возведены первые деревянные эллинги для больших судов. В первой половине XIX в. на острове сложилась застройка, сохранившаяся до настоящего времени. В 1838 г. здесь был сооружен первый в России каменный элинг, сохранившийся до настоящего времени.

В конце XIX — начале XX вв. развивающееся судостроение потребовало капитальной реконструкции всех построек. В этот период стало явным невыгодное расположение Адмиралтейского завода в центре города и отсутствие места для стоянки достраивающихся судов. Главный инженер завода Н.И.Дмитриев обосновал это обстоятельство, говоря, что «...ни один большой петербургский завод не лежит в настолько дорогих условиях жизни...». Специальная комиссия, созданная для решения этого вопроса, постановила полностью ликвидировать судостроение в Новом Адмиралтействе, перенести его на Галерный остров, обладающий более выгодным расположением. Освободившиеся территории предлагалось разбить на участки разной величины и постепенно распродать их в частные руки под жилое строительство, а на средства от их продажи построить современный судостроительный завод на Галерном острове. Предполагалось продолжить Английскую набережную, Морскую улицу, Конногвардейский бульвар и Английский проспект. Для более выгодной разбивки на участки удлинялись Ново-Исаакиевская и Галерная улицы. Было задумано начать продажу участков с Новой Голландии, которая со времен Петра использовалась как склады корабельного леса.

Несмотря на свою ценность, идея переноса судостроительного производства и нового использования ценных островных территорий осталась не воплощенной в жизнь.

В настоящее время вновь возрождается концепция развития судостроительного производства на Галерном острове. Но для размещения новых мастерских завода потребуется снос ряда существующих здесь построек начала XX в. – административного здания, центральной электростанции, разбивочного плаза и главной судостроительной мастерской с кузницей. Все они представляют значительную историко-архитектурную ценность и создают неповторимый ансамбль Галерного острова. В панораму со стороны бассейна, вырытого в прошлом для достройки судов хорошо вписались и элементы судостроительной техники: старая подводная лодка и металлические структуры для подводки инженерных коммуникаций, гигантские краны-травеллеры. Все эти детали могут быть использованы как своего рода скульптуры, придающие неповторимое своеобразие ландшафта. Такие примеры осуществлены в Лондонских, Ливерпульских и Сиднейских доках.

Наряду с концепцией реконструкции производства на Галерном острове, существует и другой, более радикальный вариант – полного вывода производства с территории Адмиралтейского и Балтийского заводов и его концентрации на одном судостроительном предприятии – «Северные Верфи».

В этом случае в исторические здания Галерного острова можно перенести экспозицию Военно-Морского музея. В главной судостроительной мастерской целесообразно размещение моделей судов из музея, а в здании электрической станции стендовой и мелкопредметной экспозиции снастей, снаряжения, орудий и т.п. Под открытым небом, на суше и у заводских причалов могут находиться в качестве экспонатов старые, представляющие интерес корабли.

Данный участок можно разделить на две зоны по режиму реконструкции. Из восточной части острова с комплексом памятников промышленной архитектуры начала XX в. целесообразно сформировать зону охраны с особо строгими ограничениями. Здесь необходима реставрация и перепрофилирование объектов под музейно-выставочные функции. Новое строительство здесь на наш взгляд недопустимо.

Оно возможно в западной части Галерного острова, где отсутствуют памятники промышленной архитектуры. Это зона реконструкции и но-

вого строительства, выходящая на акваторию Невы. Здесь можно допустить новое строительство на пустующих участках и активную реконструкцию на участках с незавершенной средой, при условии соблюдения характерных высот и силуэта зданий, модуля застройки, тектоники фасадов, материалов, фактуры и цвета стен. Снос промышленных и складских построек, не представляющих историко-архитектурной ценности позволит создать на их месте современную панораму, формирующую часть морского фасада. Возможная функция западного участка острова – общественно-деловой, культурно-выставочный центр. Фрагменты стапелей, оборудования, кораблей помогут сохранить специфику места. Причалы и пирсы также можно использовать как для выставочных, так и своих непосредственных функций.

В отличие от градостроительных идей начала XX в., когда территория Ново-Адмиралтейского острова полностью отходила под жилье, современная концепция предполагает сохранение здесь индустриальной специфики с приданием музейно-выставочных функций и различными регламентами режимов охраны, реконструкции и нового строительства. Северо-восточную часть острова можно выделить в зону особо строгой охраны. На ее территории допускается реставрация, ремонт, воссоздание утраченных объектов и фрагментов, являющихся частью историко-художественной среды. Здесь сосредоточены ценнейшие памятники судостроительной архитектуры начала XIX в. – это малый каменный эллинг, мастерская, главное корабельное здание, кузница и караульный дом, построенные в 1830-х гг. архитекторами Э.Анертом, Л.Карбоньером, П.Базеном, И.Гомзиным. Все они представляют собой единый архитектурный ансамбль. Рядом расположен большой каменный эллинг, созданный в 1893 г. Н.Дуткиным и С.Будзынским. Снос поздних построек, диссонирующих с объемами эллингов, позволит воспринимать исторические крупномасштабные сооружения со стороны акватории. Новое строительство с организацией проезда по набережной реки Мойки, возможно в режиме реконструкции и некоторых ограничений.

В большепролетных пространствах эллингов и мастерских Ново-Адмиралтейского острова можно также разместить различные экспонаты будущего Музея истории отечественного судостроения, фрагменты оборудования, детали кораблей, станки. Сохранившиеся металлические части старинных стапелей сыплют роль тематических скульптур.

Юго-западную часть острова целесообразно отвести под активную реконструкцию и новое строительство. Здесь возможно создание функции финансово-делового центра с выходом на Большую Неву современной архитектурной композиции, продолжающей композицию «морского фасада», сомасштабную исторической среде. Промышленные здания советского периода, находящиеся в хорошем состоянии, можно реконструировать под деловые центры. Ограничения здесь будут распространяться на фрагмент участка, где находятся памятники промышленной архитектуры – кузница и металлические сараи. Металлические сараи, – сооружения, относящиеся к началу индустриальной эпохи, можно преобразить посредством включения контрастных декоративных металлоконструкций.

Предложенная еще в начале XX в. архитектором А.И.Дмитриевым прямоугольная трассировка улиц с продолжением Английской набережной, Галерной и Морской улиц, Английского проспекта может быть принята за основу развития планировочной структуры этой части города. Заводской проезд, продольно рассекающий сейчас Ново-Адмиралтейский остров, станет продолжением Галерной улицы. Она же будет основной осью острова, возможно пешеходной зоной, на которую будут ориентированы все исторические здания а также новые объекты делового центра, образуя единый ансамбль. Ощущение общности среды читается здесь уже сейчас. Транспортная схема территории просто решается и подсказана самой исторической планировкой. Продолжение Английского проспекта, Английской набережной, которая пройдет по всему побережью, позволит объединить с городской средой эту архитектурно-планировочную систему. Основным условием развития на высвобождаемых территориях структур городского центра является и вынос предприятий, вплотную прилегающих к территории «Адмиралтейских Верфей» и расположенных на Матисовом острове. При условии их выноса город получит прекрасный участок, хорошо подходящий для размещения жилого района и гостиниц. Практически весь остров можно назвать зоной свободной реконструкции и нового строительства – он занят разнообразными малоценными промышленными постройками советского периода. Сохранение лишь незначительной части существующих здесь исторических зданий придаст особый колорит новой застройке. Транспортная схема логично решится здесь так же за счет продолжения существующих улиц по заводской территории.

Адмиралтейский судостроительный завод, занимающий ценнейшие городские территории в устье Невы, представляет богатые возможности создания многофункционального музейно-выставочного комплекса морской тематики. Острова, которые занимает сейчас завод, необходимо включить в структуру городского центра, развить их планировочную структуру. Благодаря дифференцированному подходу в условиях реновации левобережной территории устья Невы возможно создание оптимальной градостроительной ситуации, продолжение традиций и замыслов великих петербургских зодчих прошлого.

#### **Литература**

- 1 Дмитриев Н.И. Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. СПб., 1909.
- 2 Адмиралтейские верфи. Корабли и годы. 1704–1925. СПб., 1994.
- 3 Гордеева М.А. К истории застройки Адмиралтейского судостроительного завода // Петербург – центр промышленного и инженерного искусства. Мат-лы науч. конф. СПб., 2003. С.35–38.
- 4 Кириков Б.М. От модерна – к конструктивизму. Творчество архитектора А.И.Дмитриева (1900 – начало 1930-х гг.) // Памятники истории и культуры Петербурга. СПб., 1997. С.350–374.
- 5 Штиглиц М.С. Промышленная архитектура Петербурга. СПб., 1996.

*Глазырина О.В.  
(Екатеринбург)*

### **СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ВОПРОСУ ИЗУЧЕНИЯ «ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ»**

В течение длительного времени представления о проблеме происхождения и причинах «холодной войны» В СССР и Западных странах испытывало сильное идеологическое воздействие. В соответствии с этим историки обвиняли в развязывании «холодной войны» бывших союзников СССР по антигитлеровской коалиции, и прежде всего – США. Только в период разрядки появились первые публикации либерального направления, в которых поднимается вопрос об упущенных возможностях смягчения политического климата в мире, как со стороны СССР, так и со стороны западных стран. Очень важно сегодня изучить и проанализировать различные подходы к изучению причин происхождения «холодной войны» со стороны отечественных и западных исследователей для того, чтобы избежать повторения ошибок прошлого, найти пути пре-